

Convegno Internazionale  
**ARCHITETTURA E  
 PROGETTO URBANO  
 NELLA CITTA' DI TUNISI  
 E NEL MEDITERRANEO**  
 Palermo, Dicembre 2008

**mimarch<sup>2</sup>**

Università degli Studi di Palermo  
 Facoltà di Architettura  
 Dipartimento di Storia e Progettazione nell'Architettura

in POST.IT

Palermo 16-17 dicembre 2008  
 Facoltà di Architettura, Aula Magna  
 Dipartimento di Storia e Progettazione nell'Architettura, Palazzo Landolfo



**CESARE AJROLDI  
 MARCELLA APRILE  
 NAJET HEDHLY BOUBAKER  
 MICHELE CANZONERI  
 VITO CORTE  
 TANIA CULOTTA  
 ALBERTO FERLENGA  
 FABRIZIO FOTI  
 GIUSEPPE GUERRERA  
 GIULIANO LEONE  
 ANTONINO MARGAGLIOTTA  
 CALOGERO MARZULLO  
 BRUNO MESSINA  
 GIANFRANCO TUZZOLINO  
 EMANUELE PALAZZOTTO  
 MARCELLO PANZARELLA  
 CHIARA RIZZICA  
 ADRIANA SARRO  
 MICHELE SBACCHI  
 ANDREA SCIASCIA  
 BRIK TAREK  
 OLFA MEZIOU**

**MARTEDÌ 16 DICEMBRE 2008**

Facoltà di Architettura di Palermo  
 Aula Magna, ore 10.00

Inaugurazione del Convegno

**Roberto La Gella**  
 Rettore dell'Università degli Studi di Palermo

**Angelo Milena**  
 Preside della Facoltà di Architettura di Palermo

**Giuseppe Parola**  
 Dirigente del CARS-Sicilia

Apertura dei lavori

**Adriana Sarro**  
 Facoltà di Architettura di Palermo  
 "Progetti urbani nella città di Tunisi e nel Mediterraneo"

Interventi e dibattiti

**Najet Hedhly Boubaker**

Direttore dell'École Nationale d'Architecture et d'Urbanisme de Tunis  
 "L'habitat populaire à l'échelle urbaine: Cas de Tunis"

**Olfa Mezou**  
 Direttore del Dipartimento di Architettura di Tunisi  
 "Villages de Tunis: l'habitat rural, pour projet de ville"

**Calogero Marzullo**  
 Facoltà di Architettura di Enna  
 "Città e architettura: il caso di Enna"

**Tania Culotta**  
 Facoltà di Architettura di Palermo  
 "L'architettura del centro storico di Palermo: l'architettura del centro storico"

**Alberto Ferlenga**  
 Università IUAV di Venezia  
 "Le case e gli interventi di Palermo: l'architettura del centro storico"

Interventi e dibattiti

**MERCOLEDÌ 17 DICEMBRE 2008**

Dipartimento di Storia e Progettazione nell'Architettura  
 Palazzo Landolfo, ore 9.00

**Cesare Ajroldi**  
 Direttore del Dipartimento di Storia e Progettazione nell'Architettura di Palermo  
 "Le stanze del Dipartimento"

**Olfa Mezou**  
 Direttore del Dipartimento di Architettura di Tunisi  
 "Villages de Tunis: l'habitat rural, pour projet de ville"

**Brik Tarek**  
 Professore di Architettura all'École de Béjaïa, Algérie  
 "Villages de Tunis: l'habitat rural, pour projet de ville"

**Marcello Panzarella**  
 Facoltà di Architettura di Palermo  
 "Il Progetto Urbano per Palermo"

**Giuliano Leone**  
 Facoltà di Architettura di Palermo  
 "Modelli urbani nel Mediterraneo"

**Bruno Messina, Fabrizio Foti, Chiara Rizzica**  
 Facoltà di Architettura di Palermo  
 "Quattro di architettura urbana: esperienze locali, dinamiche e ricerca nella città contemporanea"

**Vito Corte**  
 Presidente dell'ordine degli architetti di Napoli  
 "Progettazione urbana: il progetto, l'idea e il ruolo della comunità"

**Gianfranco Tuzzolino**  
 Facoltà di Architettura di Palermo  
 "Memoria e modernità dei luoghi"

Interventi e dibattiti

**Andrea Sciascia**  
 Facoltà di Architettura di Palermo  
 "La città contemporanea: l'architettura per la città"

**Antonino Margagliotta**  
 Facoltà di Ingegneria di Palermo  
 "La città contemporanea"

**Emanuele Palazzotto**  
 Facoltà di Architettura di Palermo  
 "I luoghi dell'architettura: l'esperienza dell'architettura"

**Marcello Panzarella**  
 Facoltà di Architettura di Palermo  
 "Dalla città contemporanea alla città"

**Michele Sbacchi**  
 Facoltà di Architettura di Palermo  
 "Ricerca e architettura"

**Giuseppe Guarrera**  
 Facoltà di Architettura di Palermo  
 "L'architettura urbana"

**Michele Canzoneri**  
 Atene di Palermo  
 "La città contemporanea"

Interventi e dibattiti

## Coste, porti e autostrade del mare

### Premessa

Non parlerò né di architettura né di paesaggio, se non in maniera molto indiretta. Infatti, sono convinta che il punto centrale - oggi - non sia tanto quella di individuare criteri e procedure per un avanzamento disciplinare, quanto piuttosto di chiarire quali siano le condizioni affinché tale avanzamento possa verificarsi. Il titolo del mio intervento vuole alludere una strategia incentrata sul fatto indiscutibile che il Mediterraneo sia stato e sia il “nesso fisico” che tiene insieme gli insediamenti rivieraschi, ancorché separati da differenze di ordine politico, economico e, persino, religioso: differenze che si sono accentuate in ragione di vicende (relativamente indipendenti) legate alla questione medio-orientale, alla migrazione e, in ultimo, alla attuale crisi finanziaria planetaria. Tuttavia, se dobbiamo dare retta a Publio Cornelio Tacito che - riferendosi ai conquistatori romani, non essendo romano di nascita - diceva «ubi deserta faciunt pacem appellant», potremmo concludere che anche il passato lontano del *Mare Nostrum* non deve essere stato così glorioso come la storia, talvolta, e il mito, soprattutto, ci tramandano. Sicché dovremmo puntare, ora e con un po' di logica e di sano cinismo, su qualcosa che ci fornisca motivi e opportunità per attenuare, almeno, le differenze e intraprendere un percorso finalizzato a un interesse condiviso.

C'è una linea invisibile - ma non per questo labile - che separa il Mediterraneo in due parti: la parte nord che gravita sull'Europa centrale e la parte sud che non ha un centro né sembra che possa trovarlo a breve. Dunque, la strada più praticabile potrebbe essere quella di formare una “rete”, che per sua natura non ha bisogno di centro, attraverso la quale agganciare anche la riva settentrionale. Per questo motivo riprendo in considerazione il programma europeo delle autostrade del mare, molto sottovalutato in Italia, che, invece, incomincia a dare qualche risultato in vista del 2010, anno in cui il Mediterraneo dovrebbe diventare area di libero scambio.

Il programma - predisposto nel 1996 e aggiornato nel 2004 - *«prevede un efficiente sistema di trasporti per accrescere l'efficacia e la competitività della modalità di trasporto combinata strada-mare, al fine di conseguire il decongestionamento delle strade, la tutela dell'ambiente e la riduzione dell'incidentalità in un'ottica di sviluppo eco-sostenibile»*; e *«la rete transeuropea delle autostrade del mare intende concentrare i flussi di merci su itinerari basati sulla logistica marittima in modo da migliorare i collegamenti marittimi esistenti o stabilirne di nuovi, che siano redditizi, regolari e frequenti, per il trasporto di merci tra Stati Membri onde ridurre la congestione stradale e/o migliorare l'accessibilità delle regioni e degli Stati insulari e periferici. Le autostrade del mare non dovrebbero escludere il trasporto misto di persone e merci, a condizione che le merci siano predominanti»*.

## Mediterraneo

Il programma, ancorché predisposto della UE, non esclude la possibilità che gli *stati membri* intessino rapporti con gli *stati terzi* al fine di aprire nuove opportunità. E questo vale proprio per la sponda meridionale del Mediterraneo e può diventare (anzi in alcuni casi lo è già diventato, lo vedremo dopo) il parametro per riorganizzare non solo le *coste* ma anche e soprattutto gli *entroterra*.

Da qui si potrebbe dipanare il ragionamento sul progetto urbano, sull'architettura e sul paesaggio.

E, da questo punto di vista, il Mediterraneo ci offre una grande quantità di esempi e la possibilità di ricavarne regole e procedure. Occorre, tuttavia, che si costruisca una nuova *immagine* del Mediterraneo capace di capovolgerne, presso i suoi abitanti prima che presso i governanti, il senso e il valore e attivare per esso nuove forme di identità e di identificazione.

L'immagine più diffusa è quella proveniente dalle mappe geografiche dove le terre emerse sono descritte, in genere, con un dettaglio molto superiore a quello con cui è rappresentato il mare. Ciò comporta che quest'ultimo sia pensato come "assenza di materia", come "vuoto" o, per esempio, come riferimento internazionale per le quote altimetriche o come luogo per le vacanze; e non come unità morfologica, con un suo perimetro descrivibile e misurabile.

L'immagine del Mediterraneo restituita dalle mappe geografiche. Le terre emerse e il "vuoto" del mare.



La forma del mare.



## Gli effetti del mare

Va, ancora, sottolineato come il mare produca una molteplicità di *effetti* sulla costa che assume caratteri e tipicità proprio dall'essere tale. In altri termini, la presenza dell'acqua condiziona il clima, la luce, i fenomeni naturali e artificiali, le attività produttive, persino i rituali sociali che, a loro volta, riverberano sull'entroterra o, nel caso delle isole, sull'intero territorio.

La linea di costa: picchi a strapiombo.





La linea di costa: scogli e spiagge.



La linea di costa: riflesso e chiaroscuro.



La linea di costa: variazioni di luce.



La molteplicità delle condizioni: città fortificate; città fortificate e attività produttive.



La molteplicità delle condizioni: città, saline, isole (foto S. Scalia).



La molteplicità delle condizioni:  
produzione.



La molteplicità delle condizioni: tempo  
libero.



## Il Mediterraneo e il mito

Altro riferimento importante per il Mediterraneo rimane, comunque, il mito che ha, però, una doppia valenza: da un lato ha certamente contribuito a unificarne le sponde come origine, certo per l'Europa, della cultura occidentale; ma lo ha anche confinato in una dimensione *ancestrale* e *archeologica* che impedisce, nei fatti, di cogliere a pieno le potenzialità attuali delle popolazioni rivierasche, almeno, della fascia meridionale.

Le parole di Fernand Braudel (che è un francese di montagna!) sono molto significative da questo punto di vista:

*«Che cos'è il Mediterraneo? Mille cose insieme. Non un paesaggio, ma innumerevoli paesaggi. Non un mare, ma un susseguirsi di mari. Non una civiltà, ma una serie di civiltà accatastate le une sulle altre. [...] Significa sprofondare nell'abisso dei secoli, fino alle costruzioni megalitiche di Malta o alle piramidi d'Egitto. Significa incontrare realtà antichissime, ancora vive, a fianco [...]. Significa immergersi nell'arcaismo dei mondi insulari e nello stesso tempo stupire di fronte all'estrema giovinezza di città molto antiche, aperte a tutti i venti della cultura e del profitto, e che da secoli sorvegliano e consumano il mare». «Nel paesaggio fisico come in quello umano, il Mediterraneo crocevia, il Mediterraneo eteroclito si presenta al nostro ricordo come un'immagine coerente, un sistema in cui tutto si fonde e si ricompone in un'unità originale».*

Ma, tutto sommato, riprendere questo mito e riproporlo per potenziare l'*immagine* del Mediterraneo di oggi potrebbe essere una carta vincente, soprattutto, se si riuscisse a misurare le *differenze* di ciascun luogo sul parametro del «*sistema in cui tutto si fonde e si ricompone in un'unità originale*».

## Porti, potenzialità da cogliere

E vi si aggiunga un'altro sistema su cui parametrare il nuovo Mediterraneo, quello offerto dalle autostrade del mare di cui già esistono presupposti concreti. Prendo a riferimento, per tutti, i due grandi porti che si stanno realizzando alla *porta* del Mediterraneo - ad Algeiras e a Tangeri - uno in Europa, l'altro in Africa. Essi andranno a costituire il primo grande nucleo degli *hub* di prima categoria a fondamento della rete portuale di scambio di merci e

passaggeri. Da qui si può dipanare un ragionamento sulle città del Mediterraneo e sulle loro possibili trasformazioni, purché si ribalti il punto di vista, purché si guardi da Sud con una prospettiva “diversa”.

La *porta* del Mediterraneo.



Algeciras.



Tangeri.



Una prospettiva ribaltata



La rete.

D'altra parte la storia di luoghi del Mediterraneo continuerà a dirci “come fare”, ma non può dirci “che cosa fare”, quali progetti di trasformazioni occorran e con quali modalità. E, ancora, non può essere solo l'architettura (antica e nuova) a dettare le regole della forma ma anche, per esempio, il mare - essendo indispensabile capire come “modella” la linea di costa, come “interagisce” con la linea di costa; altrettanto quanto non può l'immagine oleografica del Mediterraneo, fatta di “danze del ventre e 'o sole mio”, a meno che non si sia capaci di trasformarla in un *vero affare* attivando capacità pari a quelle della «Walt Disney Foundation».